IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 93)
z dnia 28 kwietnia 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 93)

28 kwietnia 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury na temat pożądanych zmian w systemie szkolenia kierowców i kandydatów na kierowców w celu podniesienia poziomu przygotowania tych osób do egzaminów na prawo jazdy i udziału w ruchu drogowym.

W posiedzeniu udział wziął **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów.

Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Panie i panów posłów prosiłbym o zalogowanie się, posłów obecnych na sali również. Przystąpimy do stwierdzenia kworum. Proszę wyświetlenie pulpitów do głosowania i naciśnięcie dowolnego przycisku. Głosowanie będzie aktywne do końca posiedzenia Komisji na wypadek, gdyby ktoś z posłów się spóźnił. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra infrastruktury na temat pożądanych zmian w systemie szkolenia kierowców i kandydatów na kierowców w celu podniesienia poziomu przygotowania tych osób do egzaminów na prawo jazdy i udziału w ruchu drogowym. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę pana ministra Rafała Webera o przedstawienie powyższej informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, dziękuję za podniesienie tego tematu na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Faktycznie jest on bardzo ważny, bardzo istotny. Pozwolę sobie na dość precyzyjne odniesienie się do samego przedmiotu i tematu posiedzenia i na udzielenie informacji o naszych planach i zamiarach legislacyjnych związanych ze szkoleniem kierowców i kandydatów na kierowców.

Ministerstwo Infrastruktury zdiagnozowało potrzebę wprowadzenia zmian w systemie szkolenia kierowców. Chcę wyraźnie podkreślić, że bezpośrednim celem planowanych zmian będzie lepsze przygotowanie przyszłych kierowców do zgodnego z przepisami, bezpiecznego i…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie wiem, czy pan mnie słyszy, panie ministrze, ale straciliśmy połączenie.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

…dlatego, żeby szkolenie było na jak najwyższym poziomie, co w konsekwencji będzie miało wpływ na wyższą zdawalność. Oczywistym jest, że ktoś, kto jako kierowca jest dobrze przygotowany do uczestnictwa w ruchu drogowym, łatwiej poradzi sobie z samym

egzaminem. Podniesienie poziomu przygotowania do egzaminu też więc nastąpi, ale głównym celem działań Ministerstwa Infrastruktury będzie podniesienie poziomu umiejętności i codziennego korzystania z pojazdów. Ministerstwo Infrastruktury zamierza przygotować projekt zmian w systemie szkolenia kierowców i kandydatów na kierowców.

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, pozwolę sobie na zaprezentowanie ośmiu ogólnych założeń, które postrzegamy jako te, które są warte wprowadzenia. Po pierwsze rozważamy wprowadzenie kursu rozszerzonego o jazdy z osobą towarzyszącą, czyli wprowadzenie możliwości szkolenia osoby ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami określonymi dla prawa jazdy kat. B w formie kursu rozszerzonego o jazdy z osobą towarzyszącą. Do takiego szkolenia będzie mogła przystąpić osoba, która ukończyła 17 lat. Ponadto takie szkolenie odbywałoby się przy użyciu wskazanego przez kandydata na kierowcę odpowiednio oznakowanego pojazdu. Warunkiem rozpoczęcia jazd z osobą towarzyszącą byłoby ukończenie części teoretycznej i części praktycznej szkolenia oraz nauki udzielania pierwszej pomocy.

Jesteśmy zdania, że dodatkowe szkolenie praktyczne realizowane w faktycznych warunkach drogowych z osobą towarzyszącą, czyli opiekunem prawnym, pozwoli na lepsze obycie się kandydata na kierowcę z ruchem drogowym, lepsze wypracowanie technicznych umiejętności kierowania pojazdem, a więc lepsze przygotowanie do późniejszego pełnego uczestnictwa w ruchu drogowym. W naszej ocenie takie jazdy mogą być alternatywą dla dosyć kosztownych jazd dodatkowych, które są wykupywane w ośrodkach szkolenia kierowców.

Druga sprawa to umożliwienie ośrodkom szkolenia kierowców dokształcania osób z prawem jazdy. Rozważamy możliwość taką, aby osoba posiadająca uprawnienie do kierowania pojazdem oraz osoba ubiegająca się o przywrócenie takiego uprawnienia mogła odbyć szkolenie uzupełniające prowadzone przez OSK. W naszej ocenie zmiana taka jest oczekiwana przez środowisko szkoleniowe, ponieważ dzisiaj zgodnie z przepisami nie ma możliwości odbycia szkolenia uzupełniającego np. dla osoby, która posiada prawo jazdy, ale nie jeździła przez dłuższy okres czasu i chce oswoić się z pojazdem pod okiem fachowca. Rozwiązanie to w istotny sposób ograniczyłoby szarą strefę przeprowadzania tego typu szkoleń.

Trzecia kwestia to kwestia zmiany wymagania dla ośrodków szkolenia kierowców. Widzimy potrzebę zrezygnowania z podziału OSK na zwykłe ośrodki i ośrodki spełniające dodatkowe wymagania, tzw. super OSK. Zakładamy jednolite, wyższe wymagania dla wszystkich OSK. Chcemy wprowadzić wymóg, aby przedsiębiorca, który ubiega się o wpis do rejestru przedsiębiorców, posiadał następującą infrastrukturę, odpowiednią do zakresu prowadzonego szkolenia, użytkowaną wyłącznie na potrzeby tego przedsiębiorcy, czyli: salę wykładową, która jest wyposażona w sprzęt i urządzenia umożliwiające prowadzenie zajęć; lokal biurowy, który umożliwia przyjmowanie interesantów, przechowywanie dokumentacji związanej ze szkoleniem oraz który jest wyposażony w sprzęt i urządzenia biurowe; po trzecie plan manewrowy, który jest zabezpieczony przed dostępem dla osób postronnych, w szczególności wydzielony dla osób danego ośrodka, umożliwiający wykonanie wszystkich zadań wynikających z programu szkolenia z wyjątkiem ruszania na wzniesieniu; po czwarte co najmniej jeden pojazd w zakresie danej kategorii prawa jazdy, który byłby wyłączną własnością tego przedsiębiorcy lub stanowiłby składnik jego wspólnego majątku małżeńskiego albo byłby przedmiotem umowy leasingu, kredytu albo spółki cywilnej.

Analiza obecnie funkcjonującego systemu szkolenia potwierdza, że ośrodki szkolenia wynajmują wspólnie tę samą infrastrukturę, np. place albo sale wykładowe, co czasami prowadzi do braku realizacji szkoleń w tym samym czasie przez różne OSK. Jeśli np. ten sam plac manewrowy jest wynajmowany przez trzy różne podmioty, to jasne jest, że jednocześnie w tym samym czasie nie mogą być szkolone wszystkie osoby z trzech ośrodków szkolenia. Taka sytuacja powoduje dyskomfort osób szkolonych i ma znaczący wpływ na obniżenie jakości szkolenia kandydatów na kierowców.

Czwarte zagadnienie to kwestie związane z wymaganiami dla instruktorów nauki jazdy. Wydaje się zasadne przywrócenie wymogu posiadania przez instruktora wykształcenia średniego, a także wydłużenie okresu posiadania przez instruktora prawa jazdy

w zakresie kat. A z dotychchczasowych dwóch lat na trzy lata, a w zakresie kat. B z dotychczasowych dwóch lat na pięć lat, co dotyczy również osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania tramwajem. W zakresie kategorii prawa jazdy C, C1, D, D1 lub D+E byłoby to natomiast zmniejszenie wymogu posiadania doświadczenia w prowadzeniu szkolenia dla osób ubiegających się o uprawnienia na kat. B z dotychczasowych trzech lat na dwa lata. W opinii środowisk związanych ze szkoleniem i egzaminowaniem takie rozwiązanie poprawi poziom wykształcenia i wyszkolenia kandydatów na instruktorów nauki jazdy, co będzie też miało wpływ na poprawę jakości samego szkolenia przyszłych kierowców.

Piąte zagadnienie to wprowadzenie nowych wymagań dla osób sprawujących nadzór w imieniu starosty nad ośrodkami szkolenia kierowców. Obecnie starosta kontroluje OSK wpisany do rejestru przedsiębiorców prowadzących OSK. Proponujemy, aby kontrole te przeprowadzała upoważniona przez starostę osoba posiadająca uprawnienia instruktora lub egzaminatora i co najmniej pięcioletnie doświadczenie w wykonywaniu pracy na stanowisku instruktora lub egzaminatora. Zaproponowane rozwiązanie zagwarantuje odpowiednie przygotowanie merytoryczne osób kontrolujących danego przedsiębiorcę oraz poprawi jakość takich kontroli. Będzie to również dodatkowa możliwość zatrudniania dla instruktorów i egzaminatorów, którzy obecnie nie są czynni zawodowo, a chcą wykorzystać swoją wiedzę i doświadczenie.

Szóste zagadnienie to przeniesienie wszystkich egzaminów dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy, instruktorów techniki jazdy oraz egzaminatorów do Instytutu Transportu Samochodowego. Aktualnie egzaminy te realizowane są przez komisje egzaminacyjne powołane przez ministra infrastruktury, natomiast warte rozważenia jest rozwiązanie, które polega na przeniesieniu tych egzaminów do ITS. Oczywiście obciąży do pracowników Ministerstwa Infrastruktury, ale w naszej ocenie usprawni organizację samych egzaminów.

Siódma zmiana to zmiana wymagań dla instruktorów techniki jazdy, czyli warsztaty. Obecnie warsztaty doskonalenia zawodowego nie są wymagane od instruktorów techniki jazdy. Nasza propozycja polega na doprecyzowaniu przepisów w tym zakresie poprzez wprowadzenie rozwiązań analogicznych do tych dla instruktorów nauki jazdy. Na tej podstawie obowiązek uczestnictwa w przedmiotowych warsztatach będzie obowiązkowy co dwa lata w ośrodku doskonalenia techniki jazdy wyższego stopnia. Zaproponowane rozwiązanie pozwoli instruktorom techniki jazdy utrzymać wysoki poziom wiedzy i umiejętności.

Ostatnie zagadnienie to przeniesienie szkoleń dla kandydatów na instruktorów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Aktualnie taki rodzaj szkoleń jest przeprowadzany przez podmioty posiadające poświadczenie potwierdzające spełnienie dodatkowych wymagań. W związku z tym, że planujemy wprowadzić jeden rodzaj podmiotów szkolących, szkolenia takie muszą być przeniesione do innego podmiotu. Odpowiednimi do tego instytucjami będą wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, które ze względu na wyspecjalizowaną kadrę będą w stanie zapewnić odpowiednio wysoki poziom tych szkoleń i warsztatów.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, to są główne założenia, które postrzegamy jako takie, które podniosą poziom kształcenia i szkolenia przyszłych kierowców. Jak widać, są one ukierunkowane nie tylko na samo szkolenie, ale również na osoby, które szkolą, na podmioty, które funkcjonują na rynku, czyli ośrodki szkolenia kierowców, na nadzór nad osobami, które szkolą kierowców. Szeroka paleta naszych propozycji w niedalekiej przyszłości przybierze konkretne zmiany i konkretne przepisy będą musiały ulec zmianie. Myślę natomiast, że będzie czas i przestrzeń, żeby spotykać się ze wszystkimi zainteresowanymi, aby te przepisy nabrały takiego kształtu, który, tak jak mówię, w miarę możliwości zostanie przyjęty przez wszystkich interesariuszy procesu szkolenia kandydatów na kierowców oraz procesu szkolenia kierowców. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Otwieram dyskusję. Mam jedno pytanie. Na jakim etapie obecnie jesteście, jeśli chodzi o przygotowanie projektu ustawy? Kiedy można spodziewać się go w Sejmie?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jeszcze w poprzedniej kadencji, i rządowej, i sejmowej, Ministerstwo Infrastruktury złożyło wniosek o wpis do wykazu programowania prac rządu tych założeń, które przed chwileczką zakomunikowałem, natomiast z racji dyskontynuacji i zmiany kadencji w tej chwili ten wniosek jest nieaktualny. Oczywiście będziemy musieli go ponowić, natomiast w dużej części założenia te zostały przygotowane jeszcze przez moich poprzedników. Co do zasady z większością tych założeń jak najbardziej się zgadzam i w mojej ocenie warto je wprowadzić, natomiast są takie, które wymagają jeszcze chwili namysłu z mojej strony. Myślę, że po uspokojeniu się sytuacji covidowej, po pełnym powrocie wszystkich tych, którzy korzystają z OSK – w ostatnich miesiącach dostrzegliśmy duży spadek zainteresowania kursami na prawo jazdy – ten temat wróci na agendę i będziemy w stanie przedstawić nasze założenia w formie projektu ustawy. Ale na początku będziemy musieli zaktualizować wpis do wykazu prac rządu i rozpocząć ten proces jakby na nowo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są jakieś głosy? Proszę, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, bardzo cieszę się, że ten punkt znalazł w końcu swoje miejsce również wśród obrad Komisji. Przypomnę, że czekał na rzeczową dyskusję chyba ponad dwa lata. Myślę, że to dobrze, że trafił pod obrady, po pierwszego dlatego, że nasza uwaga, uwaga opinii publicznej, z reguły skupiona jest na drugim komponencie, na egzaminowaniu. Tymczasem to zaburza naszą percepcję dotyczącą całego procesu, a zwłaszcza pierwszej części, czyli szkolenia kandydatów na kierowców.

Jeżeli popatrzymy na to, w jaki sposób zmieniał się ten proces, okaże się, że najbardziej dynamiczne zmiany dotyczyły właśnie tej drugiej części. Wydaje mi się, że one miały znaczący wpływ na to, że bezpieczeństwo w ruchu drogowym poprawia się nie w ostatnich kilku, a w ostatnich kilkudziesięciu latach, ponieważ komponent egzaminowania sprzyjał temu, że kiedyś egzaminy te były niewystarczające, nie tylko w mojej ocenie, ale także w ocenie wielu specjalistów. Komponent ten został więc wtedy dopracowany.

Jesteśmy po 20 latach funkcjonowania. Oczywiście każdy system wymaga bieżącego dostosowania i ono się dzieje. Natomiast mam wrażenie, że drugi, moim zdaniem ważniejszy, komponent, jakim jest szkolenie kandydatów na kierowców, nie podlegał aż tak głębokiej analizie i aż tak głębokim zmianom, jakim powinien podlegać, choćby ze względu na zmieniające się warunki dotyczące funkcjonowania w ruchu drogowym. Szkolenie nie zawsze to uwzględniało.

Komponent dotyczący szkolenia ma więc kluczowe znaczenie z uwagi na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Jak w każdej edukacji, czym skorupka za młodu nasiąknie, tym na starość trąci, tak samo efekty szkolenia codziennie widzimy na polskich drogach. One wpływają na to, w jaki sposób poruszamy się po drogach, ile jest różnego rodzaju zdarzeń, które wpływają na życie i zdrowie. W związku z tym nadszedł czas, żeby nasza uwaga skupiła się na tym elemencie, na szkoleniu kandydatów na kierowców.

Bardzo cieszę się, że ministerstwo przedstawiło dzisiaj konkretne propozycje. Nawiązując do tego, o czym mówił pan minister, czyli do założeń czy do projektu, który był przygotowany w poprzedniej kadencji, powiem, że szczerze mówiąc byłem wtedy raczej przerażony, ponieważ on dotyczył wtedy chyba bardziej egzaminowania i na te aspekty kładł nacisk. Widzę natomiast, że ministerstwo wypracowało interesujące pomysły.

Po pierwsze jest to nadzór nad ośrodkami szkolenia kierowców. Zgadzam się, że z uwagi na wszystko, o czym wiemy, czyli na kwestie zadań i finansowania samorządów, w wielu miejscach obszar ten jest mocno niedoceniany. Tu natomiast zaczyna się cały problem. Jeżeli nadzór nad ośrodkami będzie skuteczny i będzie sprzyjał temu,

aby jakość szkolenia rosła, wówczas oczywiście efekty szkolenia będą widoczne, jakość kandydatów, a później kierowców będzie wysoka. Zaproponowane zmiany dotyczące wymiaru osobowego, czyli pewnego doświadczenia nadzoru, będą więc szły w dobrym kierunku.

Panie ministrze, jeżeli mogę, chciałbym zasugerować, aby na twardo ująć nadzór nad efektami szkolenia. To czy ośrodek spełnia wymagania, czy posiada odpowiednią infrastrukturę, czy zatrudnia odpowiednich fachowców, to jedna rzecz, natomiast czym innym są efekty szkolenia. Wydaje mi się, że obaj jesteśmy na tyle doświadczeni, że wiemy, że te ośrodki są różne. Często obywatele, którzy kierują się na szkolenie, kierują się kategorią ceny, natomiast warto byłoby wprowadzić takie mechanizmy, które pokazywałyby, że cena to nie wszystko, że cena za szkolenie niestety może również oznaczać zbyt niską jakość szkolenia. Później ma to odzwierciedlenie po pierwsze w liczbie podejść do egzaminu, a po drugie w przygotowaniu kandydata do jazdy. Z pewnością więc aspekt dotyczący jakości szkolenia, efektów szkolenia i wyników egzaminu, a idąc dalej, może nawet zachowania uczestników na drodze, czyli analiza pod kątem wypadkowości, konsekwencji w postaci mandatów i pod tym kątem ocena również poszczególnych ośrodków skutkowałaby może również położeniem przez ośrodki szkolenia nacisku na zachowania, które z punktu widzenia użytkowników dróg są po prostu bezpieczne.

Nadzór nad ośrodkami jest więc kluczowy. W mojej ocenie musi on być traktowany poważnie. Z mocą ustawy trzeba wprowadzić takie mechanizmy, które powodują wzrost jakości nadzoru, bo wiemy, że dzisiaj w wielu przypadkach jest to niestety nadzór iluzoryczny. Przykro mówić to podczas posiedzenia Komisji, ale tak to niestety wygląda.

Zgadzam się również z kierunkiem dotyczącym ośrodków szkolenia kierowców i wzrostu wymagań. Ruch na polskich drogach dynamicznie rośnie, wprowadzane są nowe wymagania w tym zakresie, w związku z czym również aspekty dotyczące jakości i wyposażenia ośrodków muszą być dostosowane do nowych wymagań. To oczywiście będzie miało wpływ na cenę, natomiast połączenie wszystkich elementów dotyczących nadzoru i wzrostu jakości kształcenia instruktorów powinno przynieść oczekiwany efekt w postaci wzrostu jakości kształcenia kierowców, którzy będą trafiali na polskie drogi.

Kolejna rzecz dotyczy aspektu, którego pan minister był uprzejmy nie poruszyć, czyli bieżącego dostosowywania programu szkoleń do tego, co dzieje się na drogach. Otóż ostatnio mieliśmy do czynienia z prezentacją dotyczącą kształcenia maszynistów. Muszę powiedzieć, że bardzo zaimponował mi chyba prezes urzędu, który opowiadał o tym, w jaki sposób UTK widzi proces kształcenia maszynistów i jego zakotwiczenie w bieżących problemach dotyczących tego ruchu. Moim zdaniem właśnie czegoś takiego brakuje w programach, w podejściu do konstruowania programu nauczania. Brakuje odniesienia do bieżących problemów związanych z ruchem drogowym.

Wydaje się, że jest to element, który również powinien mieć miejsce w ramach szeroko pojętego tworzenia i aktualizowania programu nauczania. Wydaje się, że jednak powinno dokonywać się – nie wiem, czy w zakresie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, czy w zakresie działania ministerstwa – analizy tych aspektów, które z punktu widzenia ruchu drogowego są dzisiaj najbardziej niebezpieczne czy kluczowe z punktu widzenia bezpieczeństwa. To powinno być przenoszone i sygnalizowane właśnie w ramach programu szkolenia, tak żeby od razu ważne rzeczy, które mają wpływ na bezpieczeństwo, trafiały i miały odpowiednią rangę w tym programie. Oczywiście podstawa jest niezwykle istotna i myślę, że zgadzamy się co do tego, że tę wiedzę trzeba przekazać, natomiast w wielu przypadkach tracimy z oczu to, co pojawia się w związku ze zmianami w ruchu drogowym. System szkolenia może za tym nie nadążać i przydałby się systemowy „pociąg", który powodowałby, że programy będą aktualne i będą zwracały uwagę na kluczowe aspekty.

Ostatnia rzecz, którą chcę poruszyć, jest taka, że widzę jednak, że jest problem dotyczący zapewnienia jakości kształcenia. Są ośrodki szkolenia, które organizują szkolenia na wysokim poziomie. One oczywiście spełniają wysokie wymagania i efekty tego kształcenia są wysokie, natomiast są ośrodki, które oferują niską cenę, ale wraz z tym efekty kształcenia nie są za wysokie. Mam do pana ministra pytanie. Czy była analizowana jakaś formuła, która np. środowiskowo byłaby w stanie dbać o wysoką jakość tych

ośrodków, czyli o odpowiednie warunki dotyczące kształcenia, o odpowiednie podejście i etykę pracy instruktorów? Tutaj jest wiele do nadrobienia. Powiedziałbym, że niestety w wielu przypadkach jakość przegrywa z ceną. Wydaje mi się, że ministerstwo powinno wspierać takie kierunki, które pozwalają na środowiskowe podejście do tego tematu. Na ten moment bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Dzień dobry. Szanowny panie ministrze, mam pytanie w związku ze zmianami, o których pan mówił. Idzie to oczywiście w korzystnym kierunku, nie ma żadnej wątpliwości. Natomiast chciałabym zadać pytanie o to, z iloma środowiskami, ewentualnie z iloma podmiotami prowadzącymi w tej chwili szkolenia konsultowane są zmiany oraz czy są konsultowane z UOKiK-iem? Pytam z tego powodu, że o ile nie budzi wątpliwości intencja tych zmian służąca podniesieniu jakości szkoleń i w ogóle podniesieniu umiejętności osób, które później prawo jazdy dostają, o tyle wątpliwość budzi fakt, o którym pan minister powiedział, czyli taki, że intencją jest to, żeby uniemożliwić wspólne korzystanie np. z jednej sali czy z jednego placu manewrowego.

Rozumiem intencje, bo sytuacja jest czysta, kiedy do dyspozycji jednego ośrodka jest cała infrastruktura, natomiast w tej chwili to, że infrastruktura jest wykorzystywana np. przez trzy podmioty – tak jak w przykładzie podanym przez pana ministra – służy jej lepszemu wykorzystaniu i optymalizacji. Rozumiem, czasami może to być nadmierna optymalizacja, co znaczy, że jest tłok na placu manewrowym, ale wydaje mi się, że trochę wylewamy dziecko z kąpielą, ograniczając konkurencję rynkową i monopolizując ten rynek.

Do monopolu może dojść w ten sposób, że zostaną tylko i wyłącznie silniejsze ośrodki, które w tej chwili już dysponują własną infrastrukturą. A te firmy, które dotąd z różnych względów z niej nie korzystały, również z powodu obiektywnych warunków, jak np. ograniczenia przestrzenne, nie tyko finansowe, mogą tych placów manewrowych – bo z salą wykładową jest łatwiej – nie wybudować i de facto upaść. W konsekwencji może to doprowadzić do obniżenia, a nie podwyższenia jakości kształcenia, ponieważ, jak wiadomo, każdy monopol w końcu prowadzi do degradacji rynku.

Jest wielka prośba i pytanie do pana ministra o to, czy nie udałoby się uregulować tego w bardziej elastyczny sposób, żeby dać jakieś wytyczne co do wspólnego korzystania choćby z placów, na których kierowcy się szkolą, a nie obcinać i zupełnie to ograniczać? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są jeszcze głosy posłów? Nie widzę. Czy pan minister chce ustosunkować się do wypowiedzi posłów?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, dziękuję za wypowiedzi, za ocenę założeń, które zostały przeze mnie zaprezentowane. Mam nadzieję na żywą i pozytywną dyskusję i debatę w momencie, kiedy przejdziemy z projektem ustawy i będziemy prosić o przyjęcie i rekomendację Wysokiej Komisji, a później Sejmu i Senatu. Postaram się odpowiedzieć na zagadnienia, które zostały poruszone przez państwa parlamentarzystów.

Odpowiadając na wątpliwość pani poseł Hanny Gil-Piątek, powiem, że jeżeli wprowadzimy te przepisy, które będą nakazywały zmiany organizacyjne OSK i posiadanie albo dysponowanie swoim placem manewrowym albo salą wykładową w sposób indywidualny, to oczywiście damy czas, aby dostosować się do tych przepisów prawa. Nie będzie tak,

że przepisy wejdą w życie np. 14 dni od momentu ogłoszenia w dzienniku urzędowym, tylko wcześniej damy czas na to, aby dane przedsiębiorstwo, dany OSK mógł przygotować się do nowych przepisów prawa, które pan poseł Mirosław Suchoń ocenił jako potrzebne. Faktycznie podniesienie jakości organizacyjnej, ale również szkoleniowej OSK jest w tej kwestii bardzo potrzebne, niezbędne. Takie działania zostały przez nas zdiagnozowane i takie działania chcemy wprowadzić, tak że nie widzimy zagrożenia, jeśli chodzi o ograniczanie konkurencyjności tych przedsiębiorstw. Damy odpowiednią ilość czasu, aby te, które w tej chwili nie dysponują swoim majątkiem albo nie wynajmują indywidualnie sal albo placów manewrowych, mogły to zrobić, ponieważ widzimy w tym bardzo dużą szansę na podniesienie poziomu kształcenia przyszłych kierowców.

Jeżeli chodzi o te kwestie, to, tak jak odpowiedziałem na pytanie pana posła Mirosława Suchonia, zdiagnozowaliśmy takie potrzeby. Zresztą, z tego co wiem, w 2017 r. w ramach specjalnego zespołu kwestie te zostały przedyskutowane z całym środowiskiem szkoleniowym i są emanacją, urobkiem tej dyskusji. Tak że wszystkie kwestie sali wykładowej, lokalu biurowego, placu manewrowego albo co najmniej jednego pojazdu w zakresie danej kategorii prawa jazdy, który jest własnością albo stanowi składnik wspólny majątku małżeńskiego, albo jest przedmiotem umowy leasingu czy kredytu, były przedmiotem dyskusji i są wynikiem wspólnych ocen i wspólnego wykreowania zmian na przyszłość. Zmiany te oceniamy więc jako potrzebne, niezbędne, jako takie, które pozytywnie wpłyną na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Jest jeszcze jedna ważna rzecz. W swoim wystąpieniu skoncentrowałem się na szkoleniu związanym tylko i wyłącznie z kursem na prawo jazdy, natomiast wcześniej będziemy chcieli rozpocząć szeroką edukację najmłodszego społeczeństwa, jeżeli chodzi o znajomość podstawowych przepisów prawa ruchu drogowego. Zresztą po części wydarzyło się to już w 2017 r., ponieważ to w 2017 r. włączono wychowanie komunikacyjne w podstawę prawną i w tej chwili jest taki komponent do lekcji w szkole podstawowej, natomiast ten komponent będziemy chcieli zwiększyć.

Jesteśmy w trakcie rozmów z Ministerstwem Edukacji i Nauki, aby wychowanie komunikacyjne było obecne już od przedszkola, oczywiście w formie lekkiej zabawy, dostępnej dla pięcio- i sześciolatków, później w fazie szkoły przygotowawczej, czyli klas 1–3, ale przede wszystkim mocniej obecne na lekcjach techniki w klasach 4–6.

Powiedzenie, o którym wspomniał pan poseł Suchoń, tj. „czym skorupka za młodu...”, jest bardzo widoczne w ostatnich latach, jeżeli chodzi o działania ekologiczne i prośrodowiskowe. To, co dzieci, a później młodzież, posiądą we wczesnych latach nauki, jeżeli chodzi o kwestie ekologiczne i prośrodowiskowe, procentuje w życiu dorosłym. Jest to np. odpowiednia segregacja odpadów domowych. Będziemy chcieli zwiększyć zakres nauki wychowania komunikacyjnego, tak aby później ci ludzie, wchodząc w życie dorosłe czy np. realizując kurs na prawo jazdy, mieli szersze pojęcie o tym, jakie zagrożenia i niebezpieczeństwa mogą ich spotkać. Niezależnie od tego, czy będą kierowcą pojazdu mechanicznego, pieszym, rowerzystą, czy będą korzystać chociażby z ostatnio popularnych hulajnóg elektrycznych.

Komponent niezwiązany bezpośrednio z kursem na prawo jazdy, tylko z nauką wcześniejszą, od przedszkola do klasy szóstej, również jest w gestii naszego zainteresowania. Dostrzegamy taką potrzebę i mam nadzieję, że wspólnie z Ministerstwem Edukacji i Nauki komponent wychowania komunikacyjnego w szkołach podstawowych uda się nam rozszerzyć.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, bardzo prosiłbym pana ministra jeszcze o odniesienie się do punktowych pytań, które sformułowałem, czyli do pytań o nadzór nad ośrodkami szkolenia kierowców. Uważam, że zmiany są tutaj potrzebne, a te, które zaprezentował pan minister, idą w dobrym kierunku. Natomiast chciałbym prosić o wyjaśnienie, czy ten nadzór będzie odnosił się również do efektów szkolenia, ewentualnie czy ministerstwo przewiduje jakieś konse-

kwencje dotyczące jakości tego kształcenia, np. oparte na wynikach egzaminów? To jest jednak rzecz.

Druga rzecz to systemowe zmiany w programie szkoleń. Czy ministerstwo w ogóle rozważa sytuację, w której na podstawie ustawy istniałby system bieżącej aktualizacji pewnego komponentu szkoleń, czyli tych aktualnych wyzwań, które wynikają np. ze zmian przepisów sprawiających, że trzeba położyć nacisk na konkretne zachowania kierowców? To miałoby swoje odzwierciedlenie w programie szkoleń. Czy ministerstwo w ogóle rozważało taki kierunek?

Chciałem zapytać również o rzecz, której dzisiaj nie ma w ramach podstaw ustawowych, czyli o kursy dokształcające dla kierowców. Mamy do czynienia z wieloma zmianami w przepisach. Można wspomnieć choćby o ostatnich zmianach dotyczących hulajnóg czy ruchu pieszych. W związku z tym w mojej ocenie istnieje potrzeba upoważnienia wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego do prowadzenia szkoleń dokształcających dla kierowców, na ten moment wydaje mi się, że dla chętnych kierowców. W ramach takich szkoleń kierowcy mogliby zapoznać się z bieżącymi przepisami, z tymi zmianami, które miały miejsce w ostatnim czasie. Nie wszyscy śledzą te zmiany na bieżąco. Z rozmów w różnych środowiskach wynika, że takie szkolenia dokształcające, wynikające właśnie ze zmian przepisów, byłyby interesujące zarówno dla kierowców, którzy na co dzień biorą udział w ramach swoich obowiązków zawodowych, jak i dla zwykłych obywateli. Czy w związku z tym ministerstwo rozważałoby, a być może rozważy, wprowadzenie podstaw prawnych do prowadzenia tego rodzaju szkoleń?

Czwarta, ostatnia, rzecz dotyczy środowiska szkół, instruktorów. Zgadzam się z ministerstwem w zakresie tego, że czasem ta infrastruktura jest alibi i niestety efekty szkolenia są dosyć niskie. Uważam więc, oczywiście biorąc pod uwagę wszystkie aspekty dotyczące konkurencyjności… One są niezwykle ważne, jednakże jest pytanie, czy ministerstwo rozważa jakąś formę wsparcia dla środowiskowej organizacji, która pełniłaby rolę nadzoru nad jakością kształcenia kandydatów na kierowców? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli chodzi o pytanie nr 4, wolelibyśmy jednak, aby ta kompetencja została w starostwach i dotyczyła – to jest również odpowiedź na pytanie nr 1 – nie tyle samego nadzoru nad efektem szkolenia, nad jakością szkolenia, ale także nad samym procesem przeprowadzania szkoleń w OSK.

Jeżeli chodzi o jakość, to na pierwszy rzut oka ciężko będzie objąć to jakimikolwiek parametrami i kryteriami, chociaż jeżeli jest pomysł ze strony państwa parlamentarzystów czy ze strony środowiska, to oczywiście jesteśmy na te pomysły otwarci. Przypomnę, że już w tej chwili każdy obywatel ma dostęp do statystyk i do informacji, w której zawarta jest skuteczność szkolenia danego przedsiębiorcy, który ma ośrodek szkolenia kierowców, nawet każdego instruktora, który zajmuje się tym na co dzień i taki zawód wykonuje.

Z moich obserwacji wynika, że coraz więcej osób wybiera takie OSK czy takich instruktorów, którzy mają najlepsze wyniki i efekty, których jakość szkolenia jest na wyższym poziomie. Takie dane są dostępne na stronach poszczególnych starostw powiatowych w naszym kraju. Zresztą, jak państwo pamiętają, tym, co determinowało was czy waszych rodziców, jeżeli chodzi o kurs na prawo jazdy, bo nadal to bardzo często rodzice decydują, płacą i wskazują, u kogo i gdzie taki młody człowiek będzie realizował kurs na prawo jazdy… W mojej ocenie w tej chwili mniejszą wartość ma niższa cena i ludzie nie wybierają portfelem, tylko jakością szkolenia, tą pewnością, przekonaniem, że mój syn, moja córka u tego pana w OSK nauczy się więcej i zostanie przygotowany lub przygotowana do tego, żeby właściwie poruszać się po polskich drogach, kierując pojazdem mechanicznym. Taki trend widzimy. Takie statystyki, związane z procentowym efektem zdawalności przy przygotowywaniu się do egzaminu u danego instruktora albo w danym OSK, są już dostępne na stronach starostw powiatowych.

Jeżeli chodzi o szkolenia ogólne, doszkalające, które proponuje pan poseł Mirosław Suchoń, które miałyby być organizowane przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, to w tej chwili WORD-y mają taką możliwość. Jest oczywiście pytanie o cenę takiego kursu. Czy informacja, która jest teraz dostępna dla kierowcy, który chce dokształcić się w internecie czy w innych miejscach, w gazetach branżowych, jest na tyle dostępna i tańsza niż takie szkolenie? Jest pytanie, czy takie szkolenia są w ogóle realizowane z racji na zainteresowanie tego typu wykładami. Jest możliwość prawna prowadzenia tego typu szkoleń.

Wydaje mi się, że poruszyłem wszystkie kwestie, które zostały przedstawione przez pana posła Suchonia. Oczywiście, i o tym wspomniałem w swojej pierwszej wypowiedzi, umożliwienie OSK doszkalania osób z prawem jazdy, czyli takich osób, które mają uprawnienia do kierowania pojazdami, np. uprawnienia kat. B, a długo tego nie robiły, chciałyby powrócić do jazdy i kierowania samochodem po dłuższej przerwie, chcą nabrać pewności za kółkiem, chcą odświeżyć swoje umiejętności i ponownie oswoić się z takim pojazdem – takie możliwości prawne będziemy chcieli wprowadzić w tych przepisach prawa. Takie możliwości prawne będziemy chcieli dać w najbliższym czasie.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuje. Pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowny panie ministrze, mam pytanie. Czy przewidywane są jakieś rozwiązania, które miałyby na celu sprawdzenie u osób w podeszłym wieku, które dalej mają uprawnienia do prowadzenia pojazdów, czy ich umiejętności nie zostały zdegradowane na tyle, że stanowią zagrożenie na drodze? Chciałbym być dobrze zrozumiany. Nie chodzi o to, żeby komukolwiek odbierać prawo do prowadzenia pojazdu, ale wszyscy doskonale wiemy o tym, że wraz z wiekiem pewne nasze możliwości, percepcja itd. zaczynają być trochę bardziej ograniczone. Z tego co pamiętam, w tej chwili nie ma zmian, jeżeli chodzi o badania seniorów, którzy przekroczyli pewien wiek, żeby przedłużyć prawo jazdy, ale mogę się mylić. Same badania lekarskie jeszcze nie załatwiają sprawy. Prawdopodobnie każdy z nas spotkał się z naszymi bliskimi, którzy mają prawo jazdy, są w podeszłym wieku i są przekonani, że jeżdżą dobrze, a dobrze już nie jeżdżą. Czy w ogóle jest jakiś pomysł na ten problem? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeszcze jedno pytanie, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Chciałem tylko poprosić pana ministra o ustosunkowanie się jednak do kwestii systemowej aktualizacji programu szkolenia. Czy ministerstwo w ogóle rozważało powołanie czy ustanowienie jakiegoś systemu, który na bieżąco analizowałby choćby zdarzenia w ruchu drogowym czy najważniejsze problemy, tak żeby były one np. co roku aktualizowane w jakimś komponencie całego programu szkoleń?

Mam jeszcze jedno pytanie. Czy w ostatnim czasie dotarły do ministerstwa informacje bądź pisma dotyczące likwidacji bądź łączenia wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, odpowiadając na pytanie pana posła Laska, mówiąc wprost: nie, nie planujemy żadnych nowych wymogów, które byłyby skierowane do kierowców w starszym wieku. Nie widzimy takiej potrzeby. Być może są pojedyncze sytuacje, w których taki kierowca ze względu na wiek i wolniejszą reakcję, jeżeli chodzi o hamowanie, sprawia jakieś problemy na drodze, natomiast co do zasady na podstawie statystyk nie mamy zidentyfikowanego takiego problemu.

Cały czas większy problem jest jednak z kierowcami młodymi w grupie 18–24 lata. Porównując statystyki z 2016 r. do tych z 2019 r., nie mówię o 2020 r., bo wiadomo, że 2020 r. był wyjątkowy, jeżeli chodzi o grupę młodych kierowców, statystyki są lepsze, natomiast w głównej mierze to do nich musimy kierować nasze akcje edukacyjne i to na nich musimy zwracać uwagę. Oczywiście są bezpieczniki, o których mówił pan poseł, czyli kwestie badań psychologicznych i przeciwwskazań do kierowania pojazdami. Natomiast taką decyzję podejmuje lekarz na podstawie badania danej osoby i tego, czy jej zdrowie sprawia, że nadaje się do tego, aby kierować pojazdem mechanicznym.

Faktycznie było pytanie pana posła Suchonia, które wcześniej opuściłem, jeżeli chodzi o szczegółowy program szkolenia. W tej chwili jest on w gestii OSK. Czekamy na propozycje w tym zakresie. Jeżeli będą mądre, rozsądne propozycje czy to ze strony samego środowiska, czy to ze strony państwa parlamentarzystów, będziemy rozważać tę kwestię i będziemy o tej kwestii dyskutować.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze, mam jedno pytanie, może nie bezpośrednio związane z przedmiotem informacji, choć jednak mające na to wpływ. Niedawno wspólnie uchwaliliśmy ustawę o pierwszeństwie pieszych. O ile dobrze pamiętam, wejdzie ona w życie 1 czerwca. Był tam również wątek taki, że będzie to poprzedzone szeroko zakrojoną akcją edukacyjną w radiu, prasie, telewizji, w internecie etc. Co prawda telewizji oglądam niewiele, ale kiedy oglądałem, nie zauważyłem, żeby ta akcja promocyjna się rozpoczęła, a czerwiec za pasem. Czy mógłby pan powiedzieć, jak wygląda ta sytuacja, jeżeli o to chodzi?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, wszystko jest pod kontrolą. Czerwiec rozpoczyna się za nieco ponad miesiąc. Myślę, że jeśli wystartowalibyśmy z tą kampanią teraz, byłoby to przedwczesne. Planujemy wszystko zgodnie z naszym harmonogramem i naszymi założeniami, na końcówkę maja, czyli, powiedzmy, na 30, 31 maja, tak aby na 1 czerwca akcja promocyjna była już w pełni rozkręcona. Nic się nie zmieniło i ogromne środki finansowe, które mamy przygotowane, po części zostały już skonsumowane na przygotowanie różnego rodzaju programów promocyjnych, m.in. spotów w telewizjach, ale też w radiu, na portalach społecznościowych. Wystartujemy z tą akcją wtedy, kiedy te przepisy będą wchodziły w życie. Myślę, że na początku czerwca wszyscy będziemy zalewani informacjami związanymi z pierwszeństwem pieszych, ale też z innymi zmianami, które w ostatnim czasie razem wprowadziliśmy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

OK, dziękuję. Nie widzę innych zgłoszeń. Zamykam posiedzenie Komisji. Bardzo serdecznie dziękuję.